

中南美諸國 타이어市場 動向

— 파나마·베네수엘라·페루 —

協會 李 成 殷

파 나 마

1. 타이어 市場現況

파나마는 타이어 및 튜브를 全量 輸入에 依存하고 있으나, 85년에는 乘用車用타이어의 輸入 實績이 金額基準으로 前年對比 35% 減少하였는데(콜론 自由貿易地帶는 除外), 이것은 現地 輸入商들이 在庫累積分을 處分하기 위하여 輸入

파나마의 乘用車用타이어 輸入實績

〈表 1〉 (單位: US\$, 1,000)

國 別	1983	1984	1985
칠 레	99	131	84
美 國	2,676	3,360	1,580
브 라 질	686	745	356
西 獨	44	62	28
프 랑 스	145	37	20
이 태 리	115	53	40
韓 國	1,485	1,285	943
中 共	164	69	-
日 本	3,659	5,305	4,346
콜론地帶	2,360	359	93
캐 나 다	195	117	30
코스타리카	402	443	209
計	12,140	12,067	7,880

註: 콜론自由貿易地帶의 輸入은 281만달러(83), 142만달러(84), 52만달러(85)로 미미하나 相當部分이 再輸出되고 있다.

을 當분간 줄이고 있었기 때문에 나타난 現象이라고 分析되고 있다.

그러나 86年度에는 國際油價의 下落으로 인한 自動車의 走行距離增加로 乘用車用타이어의 需要가 回復될 것으로 豫想될 뿐만 아니라, 日本의 円貨強勢로 日本産타이어의 輸入價格이 年平均 6~7% 정도 引上됨에 따라 우리 業界의 進出이 擴大될 것으로 展望되고 있다. 한편, 콜론 自由貿易地帶의 타이어 및 튜브 輸入도 85년에는 前年對比 70%나 減少하였는데, 이는 同타이어의 再輸出이 前年보다 63%나 激減했기 때문이다.

파나마의 乘用車用타이어 最大輸入對象國은 日本으로서 83年度の 市場占有率 30%에서 85年度에는 55%로 急成長하였다. 그 다음으로는 美國이 20%이고, 우리나라가 12% 정도이다.

2. 市場競爭動向

파나마 타이어市場에서 競爭國들의 마케팅 方法을 살펴보면, 中南美 大部分의 國家에서와 마찬가지로 1個 브랜드에 1個 代理店을 選定, 獨占販賣權을 줌으로써 每年 輸出을 伸長시키 나가고 있다.

우리나라와 가장 크게 比較가 되는 것은 日本 및 美國의 現地 代理店들의 弘報活動인데 이들은 수시로 現地の 有力日刊紙에 廣告를 掲載하고 있는 점이다. 따라서 消費者들의 選好도가 높은 製品으로는 知名度가 높은 日本의 Bridg-

estone, Yokohama, 美國의 Goodyear, Firestone 등을 들 수 있다. 그러나 最近 円貨의 平價格上에 따라 日本産이 今年 上半期에 價格이 平均 6~7% 引上되었으며, 下半期에도 또 小幅 引上될 것으로 豫想되고 있다.

現地市場에서의 有名 브랜드別·規格別 小賣價格現況을 보면 다음 表 2와 같다.

한편, 파나마에서는 모든 輸入商들이 직접 都小売業을 겸하는 경우가 많은데, 타이어 및 튜브市場에서도 역시 비슷한 流通構造를 가지고 있다. 輸入關稅는 C&F 價格에 대한 27.5%이며 附加價値稅 5%, 印紙稅 1.05달러가 병과되고 있다.

파나마는 市場이 협소함에도 不拘하고 世界有數의 모든 有名 브랜드가 進出하고 있어서 價格競爭이 熾烈하기 때문에 美國이나 유럽 等地로의 輸出價格에 比하면 對파나마 輸出價格은 利潤이 적다. 또한 파나마에는 日本産 車輛이 多量으로 輸入되고 있기 때문에 그에 따른 연계 수요가 多大한 反面 우리나라의 경우는 輸出車輛과 연계수요는 거의 全無한 실정이다.

그러나 最近에는 円貨強勢의 영향으로 日本의 市場占有率을 차츰 잠식할 수 있는 계기가 되었으므로 이를 위해서는 進出最大의 關稅인 弘報活動을 적극 強化하여 韓國製品の 市場擴大

에 努力하여야 될 것으로 보인다.

베네수엘라

1. 타이어 市場動向

베네수엘라는 産業用타이어의 需要가 꾸준히 增加되고 있다. 특히 이 나라에는 産業用鐵道 施設이 없이 內陸 운송수단을 전적으로 道路交通手段에 依存하고 있으며, 農耕用을 비롯한 産業用타이어의 需要가 계속 늘어나고 있는 潛在力이 매우 큰 市場으로 부각되고 있다.

그러나 이와같은 타이어의 需要增加에도 불구하고 베네수엘라에는 現在 産業用타이어의 生産이 전혀 없는 실정이므로 産業用타이어는 需要全量을 輸入에 依存할 수 밖에 없다. 現在 베네수엘라에서 需要되고 있는 産業用타이어는 約 40餘種이나 되는데, 이 중에서도 특히 消費率 이 높은 것은 트럭·트레일러用타이어, 農耕用타이어, 포크리프트用타이어 등인데, 이들 타이어는 需要가 계속 늘어나고 있다.

한편 베네수엘라의 産業用타이어의 輸入動向을 보면 83年度에는 國內經濟의 混亂과 換率波動 등으로 同타이어의 輸入額이 811萬달러에 그쳤으나, 84年度에는 다시 2,730萬달러로 급격히 增加되었으며, 또 85년에는 2,940萬 달러로 그 規模가 점차 擴大되어 갔다.

그러나 最近에는 베네수엘라 政府의 輸入節次의 改訂에 따라 輸入이 억제되고 있는 한편 國內景氣의 回復이 低調하여 輸入需要가 더욱 위축되고 있다. 또한 일부 國內 타이어 業體에서 是 産業用타이어의 國內生産에 着手하려는 움직임도 보이고 있는 등 市場變化가 注目되고 있는 데, 이 中 우려되는 것은 現地 타이어業界의 資本의 主流를 이루고 있는 이태리系가 이태리業界의 技術支援을 받아 6~7個 種類의 産業用타이어, 특히 需要가 많은 農耕用과 포크리프트用타이어를 빠르면 今年 下半期末부터 生産을 開始할 豫定이라는 것이다.

이와 關聯, 베네수엘라 政府는 今年度 輸入

파나마의 타이어 小賣價格

(表 2)

(單位: US \$)

브랜즈名	規 格	個當價格
Goodyear(美)	600-12	24.90
Goodyear(美)	560-13	26.90
Goodyear(美)	560-15	29.90
Goodyear(美)	E 78-14	38.90
Goodyear(美)	E 78-14	40.90
Firestone(美)	195/70 R 13	57.95
Firestone(美)	165 R 13	41.95
Bridgestone(日)	155 SR 12	33.49
Bridgestone(日)	155 SR 13	35.61
Bridgestone(日)	165 SR 13	36.64
Yokohama(日)	155 SR 12	29.00
Yokohama(日)	155 SR 13	31.00
Yokohama(日)	165 SR 13	32.00

許可分부터 이들 품目に 대한 I/L 發給을 중단시키고 있는 것으로 알려졌다. 따라서 우리나라의 對 베네수엘라 産業用타이어 輸出에서는 그 對象品目이 대폭 줄어들게 되어 앞으로의 展望이 어둡게 나타나고 있다.

2. 市場競爭動向

베네수엘라의 産業用타이어市場은 關聯車輛, 農機械 및 建設用 機械類市場을 장악하고 있는 美國이 供給可能한 品目이 多樣할 뿐 아니라 既得權 및 地理的 利點 등을 살려 베네수엘라 總需要 中 約 30%를 占有하고 있다.

다음으로는 브라질이 우리 製品과 비슷한 種類를 가지고 競爭隊列에 들어서 있으며, 우리나라는 85年度에 제 3位의 供給國으로 浮上하고 있다.

한편 對 베네수엘라 타이어 輸出國中 上位輸出國 5個國을 對象으로 한 價格競爭 現況을 보면, 種類가 多樣함에 따라 價格이 제각기 다르기 때문에 價格比較가 어려우며 단지 85年度의 實績을 基準으로 한 價格指數를 比較해 보면 美國은 主로 競爭國이 없는 品目を 많이 輸出하고 있어 價格指數도 훨씬 높게 나타나고 있다. 우리나라 製品은 價格과 品質 양면에서 上位에 속하고 있다.

베네수엘라 政府의 輸入管理政策을 보면 産業用타이어는 政府의 輸入許可對象品目으로 묶어

베네수엘라 産業用타이어 輸入實績

〈表 1〉 (單位: US \$1,000)

	1983	1984	1985
美 國	4,049	19,194	19,804
브 라 질	448	2,069	1,910
韓 國	799	934	1,813
멕시코	—	2,706	1,367
日 本	1,201	991	1,191
캐 나 다	—	107	1,143
프 랑 스	890	267	184
計	8,108	27,300	28,395

資料: ICE 輸入統計

놓고 있는 반면에 特惠外換審査局(RECADI)의 特惠外換配定對象으로 되어 있다.

現在는 베네수엘라 政府의 外換事情 악화로 輸入을 강력히 억제하는 政策을 펴고 있으나, 國內生産이 없는 産業用 타이어에 대해서는 多少 規制를 완화할 것으로 期待된다. 한편 現行 關稅率은 從價稅 15%+從量稅 Bs6.00/kg이 부과되고 있다.

3. 問題點 및 對策

베네수엘라 타이어市場의 占有率을 擴大시키는 데는 몇가지 問題點이 지적되고 있다.

① 市場管理上의 問題點

타이어 業界에서는 3低好況의 덕택으로 베네수엘라 타이어市場管理를 소홀하기가 쉽다는 것이다. 어렵게 얻어내고 있는 베네수엘라 타이어市場의 오더 物量이 만약 業界의 供給不能으로 適期供給이 되지 않을 경우에는 受注를 포기하여야 되는 경우가 나타난다는 것이다. 왜냐하면 베네수엘라에서는 바이어들이 한번 輸入先을 轉換한 다음에는, 業界의 與件이 악화되어 輸出物量이 다시 남아 돌아간다 해도 그때에는 좀체로 돌이키기가 어렵기 때문이라고 한다.

② 供給不能한 規格의 多樣化問題

베네수엘라 타이어市場占有率을 擴大하는 關鍵은 製品의 規格을 多樣化하는 問題이다. 베네수엘라 市場에서 需要되는 規格은 40餘種에 이르고 있으나, 우리나라 製品은 거의 10餘種에 不過하다고 한다. 또 이밖에도 앞으로 베네수엘라 타이어業界에서는 우리나라에서 供給可能한

國別 輸出價格指數 比較

〈表 2〉

國 別	트랙터 트럭用	포크리프트 用	建設 및 産業裝備用
韓 國	1.00	1.00	1.00
브라질	0.70	0.99	1.02
캐나다	1.05	0.79	0.76
美 國	0.96	2.10	2.46
멕시코	0.93	—	—
日 本	0.97	1.34	1.02

製品的 일부를 現地에서 生産하려 하고 있어 이 問題는 우리나라의 對베네수엘라 타이어輸出에 많은 영향이 미칠 것으로 보인다.

③ 베네수엘라 國籍船 使用問題

베네수엘라 政府는 今年들어 특히 RECADI의 特惠換率을 사용하는 輸入商品은 베네수엘라 國籍船社인 CAVN 라인을 사용토록 하고 또 이것이 不可能한 경우에는 웨이버를 사용하도록 強要하고 있어 適期 딜리버리 問題가 야기되고 있다.

이외에도 RECADI 에서는 타이어類의 輸送 運賃은 輸入商品價格의 10% 밖에 認定하지 않고 있어 輸送費用 부담이 큰 타이어의 運賃問題가 輸出入業者 쌍방간의 問題로 부각되고 있다. 즉, 이러한 두 경우에는 輸出入業者 쌍방간의 適期, 적절한 協助方法 외에는 다른 도리가 없으므로 바이어와의 意思 소통에 세심한 心경을 써야 한다.

페 루

1. 타이어 市場動向

페루에는 美國의 現地業体인 Goodyear 와 B.F. Goodrich 의 두 타이어會社가 있으며, 이들 業体로부터 生産되고 있는 타이어가 國內需要의 約 90% 이상을 占하고 있다. 總生産規模는 '85年度의 경우 前年對比 0.3% 增加된 4,782萬 달러(美貨, 以下同)를 기록하고 있다. 國內에서 生産된 타이어는 國內 일반 需要를 비롯하여 6 個의 自動車 組立生産業体 (Toyota, Datsun, Nissan, Volkswagen, Volvo, Dodge)에 全量 供給하고 있으며, 6 個 自動車 組立生産業体에서 生産되는 車輛은 年間 9,000臺를 上廻하고 있다. 페루의 總車輛保有臺數는 1985年度 約 59萬臺이며, 이 중 65%에 해당하는 385,000臺가 乘用車이고 205,000臺는 トラック·버스 및 其他車輛으로 集計되고 있다.

2. 타이어 輸出入 및 市場競爭現況

(1) 타이어 輸出入動向

1985年度 페루의 타이어 輸入量은 前年對比 무려 43.9%가 減少된 4,816,000달러 였는데 同 減少 要因은 85年 8月 12일부터 乘用車用 타이어가 事前輸入許可品目으로 指定되었고, 85年 10月 6日부터는 輸入禁止品目으로 다시 決定됨에 따라 絶對輸入量이 減少되었기 때문이다.

페루 政府는 トラック·버스 및 特殊車輛用 타이어에 대해서는 85年 8月 12日 이후 事前輸入許可制를 실시하고 있어, 86年度에는 85年度에 이어 계속 타이어 輸入이 큰 幅으로 減少될 것이 豫想되고 있다. 85年度 페루의 타이어 輸入量은 前年對比 37%가 增加된 431,000달러였으나, 이는 페루 總生産量의 0.9%에 該當하는 미미한 實績이었으며 主要 輸出對象國은 隣近 南美國家들

페루의 國別 타이어 輸入現況 (表 1) (單位: US \$1,000 FOB)

	1983	1984	1985
産業車輛用타이어	1,873	1,342	916
日 本	1,130	1,147	721
美 國	172	90	131
캐 나 다	89	50	17
브 라 질	443	47	18
其 他	39	8	29
農機 械用 타 이 어	48	72	84
美 國	19	50	38
韓 國	-	7	28
브 라 질	-	-	12
日 本	21	1	3
其 他	8	14	3
乘用車·트럭用타이어	6,806	7,177	3,816
日 本	2,091	2,778	2,333
브 라 질	946	1,061	541
美 國	696	1,069	333
西 獨	405	90	103
프 랑 스	67	212	229
韓 國	43	59	48
其 他	2,558	1,908	229
計	8,727	8,591	4,816

資料: 商務部

페루의 國別 타이어 輸入占有率 現況

(表 2) (單位: US \$1,000 FOB)

	1984		1985	
	輸入額	市場占有率(%)	輸入額	市場占有率(%)
日本	3,926	45	3,057	62
브라질	1,108	12.6	571	11.5
美國	1,209	14	502	10
西獨	90	1	103	2
프랑스	212	2	229	4.6
韓國	66	0.7	76	1.5
其他	2,174	24.7	416	8.4
計	8,785	100	4,954	100

資料: 商務部

로서 베네수엘라 232,000달러, 콜롬비아 113,000달러, 볼리비아 86,000달러를 각각 記錄하였다.

(2) 市場競爭現況

페루의 主要 타이어 輸入對象國은 日本, 브라질, 美國 등으로, '85年度에는 日本製品이 總輸入量의 63%를 차지하여 3,057,000달러에 달했으며, 주로 Bridgestone, Yokohama, Sumitomo 상표의 製品들이 많이 輸入되었다.

브라질에서는 Pirelli 商標의 製品을 페루에 輸出하고 있는데, 페루의 타이어 全体輸入量의 12%를 占하는 571,000달러를 輸出하였고, 現地 生産業체인 美國의 Goodyear 와 BF Goodrich 는 페루國內에서 生産되지 않는 特殊 車輛用 타이어를 輸入하고 있는데, 1985年度 輸入額은 502,000달러로 全体 輸入額의 10%를 차지하였다.

페루의 타이어 生産 및 輸出入現況

(表 3) (單位: US \$1,000 FOB)

	1983	1984	1985
國內生産量	43,734	47,677	47,820
輸入量	8,727	8,591	4,816
輸出量	—	315	431
國內需要量	52,461	55,953	52,205

資料: 商務部

(3) 輸入管理

페루는 乘用車用타이어를 85年 8月 12日부터의 事前輸入許可品目에서 同年 10月 6日부터는 輸入禁止品目으로 指定하여 現在까지 施行하고 있으며, 農業用 타이어나 山林開發에 사용되는 特殊車輛用 타이어의 경우는 國內産業과 競爭의 이 아니라고 判斷될 때에 限하여 輸入許可를 事前에 받은 후 輸入할 수 있도록 하였다. 또 大衆 交通用으로 國內에서 生産되지 않는 1100 R 20, 1100 R 22.5, 1200 R 20과 1200 R 22.5 規格의 버스用(總重量 17M/T 이상) 타이어에 대하여는 輸入關稅를 免除하여 輸入許可를 해주고 있다.

《참고》 트럭·버스用타이어를 輸入할 때에는 페루 技術品質研究所(ITINTEC)의 品質分析에 合格하여야 하는데, 1회分 輸入時 見本 1個씩을 精밀 分析하여 不合格할 경우에는 60日 以內에 輸出國으로 再搬出을 하여야 한다.

페루의 輸入關稅는 다음과 같다.

(CIF 基準)

特殊車輛用타이어(트럭用除外)	51.58%
農業 및 山林開發用타이어	36.74%
一般트럭·버스用타이어(Radial除外)	86.56%

☆

☆

☆

'86으로 다진 總和 '88에서 꽃피우자